

توسط مهندسان کشور صورت گرفت؛

ارتقای فناوری ساخت هواپیماهای

دوزیست پرنده آبی ایرانی

یک شرکت هوافضا که در قالب یک طرح کلان فناوری به بومی سازی هواپیماهای شش نفره دوزیست مبادرت کرده بود با ارتقای فناوری ساخت این محصول حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد وزن این هواپیماها را کاهش داده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، شرکت هوافضایی درنا در اسفند ماه سال ۱۳۶۷ توسط گروهی از مهندسان و تکنسین‌ها پایه‌گذاری شد. این شرکت، طراحی و ساخت هواپیماهای سبک در رده JAR-VLA و JAR ۲۲، ساخت قطعات فلزی، کامپوزیت، تبدیل قطعات فلزی به کامپوزیت و انجام پروژه در زمینه مواد مرکب را در دستور کار خود دارد. از این رو، زمینه اصلی فعالیت هوافضایی درنا، تولید محصولات کامپوزیتی است که به عنوان یک صنعت نوآورانه تلقی می‌شود. تیم طراحی شرکت درنا از زمان آغاز به کار موفق به طراحی و ساخت دو هواپیمای تمام کامپوزیت شده است که هر دوی این هواپیماها هم‌اکنون در ایران به صورت عملیاتی مورد استفاده قرار می‌گیرند. هواپیماهای پیکا-۱ و پیکا ۲- (که پیش از این به ترتیب پرنده آبی و پرنده آزاد نامیده می‌شدند) این دو محصول دارای گواهینامه‌ها و تاییدیه‌های لازم هستند. پیکا-۱ دارای گواهینامه VLA و پیکا-۲ دارای گواهینامه UL است. شرکت درنا دارای گواهینامه ULDOA (Design and Organization Approval) از سازمان هواپیمایی کشوری بوده و همچنین دارای قابلیت طراحی و تولید قطعات فلزی و کامپوزیتی است که در صنایع مختلف کاربرد دارند.

هواپیما پیکا-۳، آخرین هواپیمای طراحی شده توسط شرکت دانش‌بنیان درنا است که یک هواپیمای بال بالا و فوق سبک است که بر اساس بالاترین استانداردهای اعمال شده در کشورهای اروپایی طراحی شده است، به همین جهت این هواپیما می‌تواند به آسانی خود را با بازارهای فروش که نیازمند رعایت استاندارد UL هستند، مطابقت دهد. انصاری، مدیرعامل شرکت دانش بنیان هوافضایی درنا در خصوص هدفی که این شرکت در طرح کلان هواپیمای دوزیست دنبال می‌کند، توضیح داد: این نوع هواپیما از آنجا که باید هم در خشکی و هم در آب نشست و برخاست کند، از طراحی دشواری برخوردار است و به همین دلیل، در دنیا کمتر روی آن کار شده است. با این حال، شرکت هوافضایی درنا، تولید این نوع از هواپیما را به دلیل نیاز بخشی از ارگان‌ها و نیاز کشور در دستور کار خود قرار داد تا کشور ما هم از این نوع هواپیما برخوردار شود. وی در خصوص کاربرد این نوع از هواپیماها اظهار داشت: اقلیم کشور و وجود دریا در شمال و جنوب کشور وجود چنین هواپیماهایی را در کشور ضرورت می‌بخشد چرا که به تبع وجود چنین اقلیمی، این نوع از هواپیماها در سفرهای دریایی و صنعت گردشگری و همچنین اورژانس و نجات دریایی و... کاربرد پیدا می‌کرد.

مدیرعامل شرکت هوافضایی درنا با بیان اینکه نمونه تحقیقاتی ساخت هواپیمای دوزیست، سال ۹۴ به ثمر نشست و مورد تایید بهره‌بردار قرار گرفت، گفت: پس از تایید بهره بردار تولید این نوع از هواپیما عملاً شروع شد و الان هم در مرحله‌ای اخذ گواهینامه از سازمان هواپیمایی هشتم تا طی آن دیگر شرکت‌ها و مردم و سازمان‌های غیر نظامی هم بتوانند از آن استفاده کنند.



سریه گسره ترانزیت – اکبر محمودی

– کریدور میانی یک مسیر ضروری برای کشورهای آسیای مرکزی است که مایلند با گسترش تجارت خود را با اروپا از وابستگی به چین بکاهند. اعمال تحریم‌های شدید غرب علیه مسکو در پی جنگ روسیه و اوکراین، کشورهای آسیای میانه را بر آن داشته تا زنجیره‌های تامین جهانی و مسیرهای تجاری خود را مجدداً بازنگری و سنجش قرار دهند و در این زمان کریدور میانی که به عنوان مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR)) نیز شناخته می‌شود، یکی از این مسیرهای ارتباطی است که اهمیت زیادی پیدا کرده است.

کریدور ترانس خزر سراسر آسیای مرکزی، دریای خزر و قفقاز جنوبی را در بر می‌نوردد. هدف اصلی این کریدور تقویت اتصال میان آسیا و اروپا است و یک مسیر جایگزین بسیار ضروری است که در مقایسه با کریدور شمالی روسیه (شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب) سرعت بالاتری دارد.

همکاری منطقه‌ای در اورسیا

پس از حمله روسیه به شبه جزیره کریمه در سال ۲۰۱۴، کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در بحبوحه عدم قطعیت ژئوپلیتیکی با هدف ایجاد یک مسیر حمل و نقل چندوجهی مستقل میان چین، آسیای مرکزی، حوضه خزر و دریای سیاه به همکاری با یکدیگر پرداخته اند.

در این راستا، قزاقستان، آذربایجان و گرجستان توافق نامه کریدور میانی را امضا کردند و یک کمیته هماهنگی نیز برای کریدور میانی تشکیل دادند تا زیرساخت‌ها و تجارت را در این مسیر توسعه و تسهیل بخشند. این مسیر شامل بیش از ۴۲۵۰ کیلومتر خط ریلی و ۵۰۰ کیلومتر مسیر دریایی است و ۲۰۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از کریدور شمالی روسیه (شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب)

است. کریدور میانی که هدف اصلی آن تقویت اتصال میان آسیا و اروپا است، یک مسیر جایگزین بسیار واجب را فراهم می‌کند که از کریدور شمالی روسیه نیز سرعت بالاتری دارد.

در سال ۲۰۱۷، مسیر ریلی ۸۲۶ کیلومتری باکو–تفلیس–قارص افتتاح شد که بخش مهمی از کریدور میانی به شمار می‌آید و آذربایجان، گرجستان و ترکیه را به یکدیگر متصل می‌کند. قطار ترانزیت از طریق این کریدور ظرف ۱۲ روز از چین به ترکیه و ظرف ۱۸ روز از طریق تونل زیرآبی مارمرای از چین به پراگ می‌رسد.

بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۱، ۴۹۰۰۰ قطار باری در امتداد کریدور میانی ترانزیت کردند که افزایش سالانه ۹۲.۷ درصدی را به ثبت رساند. متعاقباً در سال ۲۰۲۱، هم ۱۵۱۸۳ قطار کانتینری، ۱.۴۶۴ میلیون تن (معادل ۲۰ قوت مکعب) محموله به مقصد رساندند که به ترتیب افزایش ۲۲.۴ درصدی

و ۲۹ درصدی را در مقایسه با مدت زمان یاد شده نشان می‌دهد. با وجود افزایش قابل توجه ارسال محموله در این مسیر، کریدور میانی تنها حامل ۴ درصد از حجم و ۵ درصد از ارزش تجارت اتحادیه اروپا با چین بوده است. از سوی دیگر، تجارت درون منطقه‌ای میان آسیای مرکزی و منطقه قفقاز و آسیای مرکزی و اروپا غالباً از این مسیر صورت گرفته است.

انتفاع کریدور میانی به رغم درگیری روسیه و اوکراین

تحریم‌های اعمال شده توسط اتحادیه اروپا و ایالات متحده علیه مسکو پس از جنگ روسیه و اوکراین در سال ۲۰۲۲، بسیاری از کشتی‌ها و اپراتورهای حمل‌ونقل اروپایی را وادار کرد تا از عبور از کریدور شمالی (شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب) برحذر شوند و در عوض به استفاده از کریدور میانی شدت بخشند.

در نتیجه بر اساس داده‌های جهانی، اکتبر ۲۰۲۲ کاهش ۴۰ درصدی در ارسال محموله‌های چین و اتحادیه اروپا از مسیر کریدور شمالی را نشان می‌دهد و در این میان کریدور میانی به یک راه حل ایده آل برای انطباق با تحریم‌ها تبدیل شده و از سال ۲۰۲۲ به بعد از این جایگزینی خود سود سشاری عاید خود کرده است.

تردد کانتینرها در مسیر کریدور میانی در سال ۲۰۲۲ در مقایسه با سال پیش از آن افزایش ۳۳ درصدی داشته است و کشورهای این منطقه تعامل دیپلماتیک خود را برای بهبود زیرساخت‌ها و سایر مسائل افزایش داده‌اند. در ژوئیه ۲۰۲۳، ایراکلی گاریباشویلی، نخست‌وزیر گرجستان با هدف ایجاد روابط سیاسی نزدیک‌تر و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقلی در این کریدور به ازبکستان و قزاقستان سفر کرد.

در نوامبر ۲۰۲۲، آذربایجان، گرجستان و قزاقستان اسنادی را برای کاهش ازدحام و توسعه زیرساخت‌های این کریدور امضا کردند و پس از آن در ژوئن ۲۰۲۳ سرمایه‌گذاری برای ایجاد یک راه آهن مشترک را اعلام کردند. کریدور میانی به یک راه حل ایده آل برای انطباق با تحریم‌های غربی علیه روسیه تبدیل شده است و پس از سال ۲۰۲۲ از این جایگزینی خود بسیار سود برده است.

اروپا به شدت برای تقویت کریدور میانی تلاش می‌کند تا منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود را که شامل تنوع بخشیدن به منابع تامین امنیت انرژی است، حفظ کند. در ژوئیه ۲۰۲۲، اتحادیه اروپا قراردادی را برای خرید گاز از دریای خزر از طریق کریدور گاز جنوبی امضا کرد.

هم چنین اروپا به شدت برای تقویت کریدور میانی تلاش می‌کند تا منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود را که شامل تنوع بخشیدن به منابع تامین امنیت انرژی است، حفظ کند. در ژوئیه

نفع هندی‌ها از اتصال کریدور شمال-جنوب

به کریدور میانی چیست؟ «روزنامه دریایی سرآمد» منتشر می‌کند

حکم حیاتی کریدور شمال-جنوب برای روسیه و هند

هند به دنبال توسعه راهبردی و سازنده با مناطق استراتژیک آسیای مرکزی و اوراسیا

کیلومتری که رشت و آستارا را از طریق انزلی از مسیر غربی این کریدور به یکدیگر متصل می‌کند، شتاب بخشیدند. با وام ۱.۴ میلیارد دلاری روسیه، ساخت راه آهن رشت – آستارا سرعت بیشتری گرفته و در سال ۲۰۲۷ تکمیل می‌شود.

همچنین ساخت خط آهن حیاتی چابهار – زاهدان به طول ۶۲۸ کیلومتر که بندر استراتژیک چابهار را به سیستم خط آهن ملی ایران و کریدور شمال-جنوب متصل می‌کند نیز در سال آینده به اتمام می‌رسد. کریدور شمال-جنوب که در حال حاضر ۱۳ عضو دارد، زمان ترانزیت را ۴۰ درصد و هزینه حمل و نقل را ۳۰ درصد در مقایسه با مسیر کانال سوئز کاهش داده است.

هند به عنوان بخشی از کریدور شمال-جنوب می‌تواند از کریدور میانی برای تسهیل دسترسی به بازارهای اتحادیه اروپا، منطقه خزر و آسیای مرکزی و فراتر از آن استفاده کند. با تکمیل مسیر ریلی رشت – آستارا، زمان ترانزیت از مسیر غربی این کریدور از ۲۵ تا ۳۰ روز فعلی تنها به ۱۰ روز کاهش می‌یابد. عبور از مسیر دریایی معمول (مسیر دریایی کریدور شمال-جنوب) که طول آن ۱۶۱۲۹ کیلومتر است، ۴۵ روز زمان میبرد، مسیر غربی این کریدور از کریدور میانی در کشور آذربایجان نیز می‌گذرد و دهلی نو از مسیر کریدور میانی می‌تواند در مدت این کریدور از ۲۵ تا ۳۰ روز فعلی تنها به ۱۰ روز کاهش می‌یابد.

کریدور میانی یک مسیر ضروری برای کشورهای آسیای مرکزی است که مایل به گسترش تجارت با اروپا هستند تا به این ترتیب با کاهش وابستگی به چین، خطرات ژئوپلیتیکی مرتبط را نیز کم کنند. انتظار می‌رود در صورت حمایت ایالات متحده و سایر کشورهای همفکر از این کریدور، تجارت در امتداد کریدور میانی تا سال ۲۰۳۰ افزایش سه برابری داشته باشد.

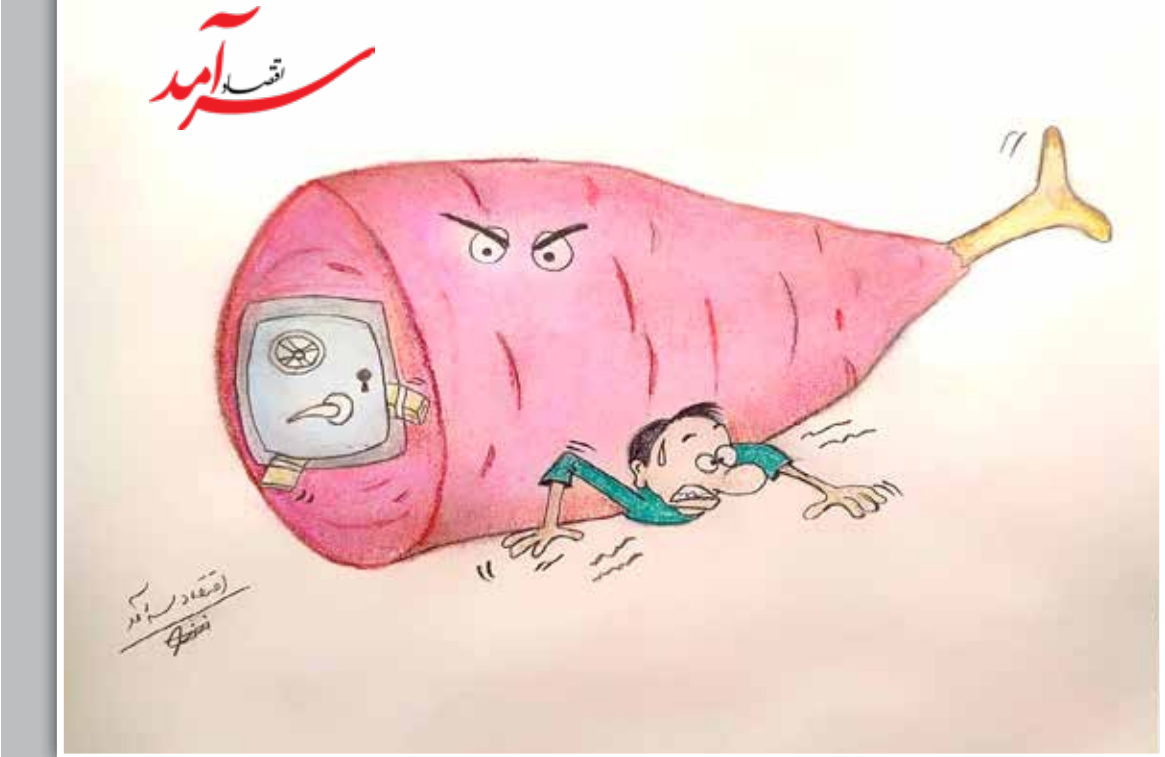
در نتیجه، افزایش ۳۷ درصدی تجارت میان آذربایجان، گرجستان و قزاقستان و افزایش ۲۸ درصدی در تجارت بین این کشورها و اتحادیه اروپا رقم خواهد خورد. برای هند، همگرایی بین کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب خطر اختلالات را کاهش می‌دهد و به دهلی نو کمک می‌کند تا نفوذ قدرت نرم خود را در منطقه افزایش دهد. طرح کریدور میانی فرصت‌های بزرگی را برای کشورهایی مانند آذربایجان، گرجستان و جمهوری‌های آسیای مرکزی فراهم می‌کند. این کریدور از پتانسیل ایجاد تنوع اقتصادی، تشویق یکپارچگی منطقه‌ای و تقویت روابط دیپلماتیک قوی‌تر برخوردار است و بنابراین هند می‌تواند از اهرم روابط خود در منطقه برای ایجاد مشارکت‌های فرهنگی و اقتصادی جدید در اوراسیا، حتی در زمان چالش‌های ژئوپلیتیکی موجود استفاده کند.

بدون شرح



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی – اقتصاد سرآمد